

Medienmitteilung

Chur, 26. November 2015

## Vernunft statt wiederkommende Kosten!

Mit dem Gotthardtunnel hat die Schweiz vor 35 Jahren die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Nationalstrassennetz geschaffen. In rund zehn Jahren muss dieses Bauwerk saniert werden, das ist unbestritten. Alle vierzig Jahre muss der Gotthard-Strassentunnel auch künftig erneuert werden. Der Bau einer zweiten Röhre ist gerade im Hinblick auf diese künftigen Erneuerungen eine durchdachte Lösung. Sie überzeugt wesentlich besser als teure Verlade-Provisorien, für welche bei jeder Sanierung immer wieder unnötig Geld für temporäre Anlagen in die Hand genommen werden muss. Der Graubündnerische Baumeisterverband (GBV) unterstützt deshalb den Vorschlag von Bundesrat und Parlament zum Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard.

### Finanzen sprechen für Sanierungstunnel

Die Investition in den Bau eines zweiten Tunnels und in die Sanierung des bestehenden Tunnels beträgt rund 2,8 Milliarden Franken. Der provisorische Bahnverlad von Privat- und Schwerverkehr als Alternative würde bis zu 2 Milliarden kosten. Die Investition in eine nachhaltige Sanierungslösung zahlt sich aus. Den Mehrkosten steht im Vergleich zum provisorischen Bahnverlad ein höherer Nutzen gegenüber – in Form von mehr Sicherheit, Funktionalität und Verfügbarkeit. Die Lösung verbilligt zudem alle künftigen Sanierungsarbeiten.

### Die Verbindungssicherheit wird erhöht

Bei den regulären Unterhaltsarbeiten oder bei unfallbedingten Sperrungen der einen Tunnelröhre kann der Verkehr durch den zweiten Tunnel umgeleitet werden. So wird die Strassenverbindung am Gotthard zuverlässiger. Die wichtigste Nord-Südverbindung zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin und der Alpennordseite mit Italien erhält eine höhere Verbindungssicherheit.

### Umfahrungsverkehr trotz temporären Mammutinstallationen

Die Alternative zum Bau eines neuen Tunnels besteht in einer mehrjährigen Schliessung des Tunnels und einem Verlad des Verkehrs auf die Bahn. Es müssten in den engen Talböden des Reusstales und der Leventina riesige Verladestationen für den Schwerverkehr gebaut werden: es wären die grössten Verladeanlagen ihrer Art in Europa. Trotzdem müsste ein erheblicher Teil des Personen- und Schwerverkehrs auch auf die San Bernardino Route ausweichen. Der Binnenverkehr in den betroffenen Bündner Talschaften käme zum Erliegen und die volkswirtschaftlichen Auswirkungen wären gravierend.

### Alpenschutzartikel bleibt gewahrt

Auch nach dem Bau eines neuen und der Sanierung des bestehenden Tunnels steht bloss eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung. Die zweite Fahrspur dient als Pannestreifen. Diese Regelung wird gesetzlich verankert. Eine Erweiterung der Strassenkapazität in der Alpenregion wurde von Volk und Ständen mehrmals deutlich abgelehnt und würde dem Alpenschutzartikel in der Verfassung widersprechen. Eine Aufhebung dieser Regelung kann daher weder von der EU noch der nationalen Politik beschlossen werden.

In jedem Fall müsste das Volk und die Stände darüber abstimmen, genauso wie es heute schon beim Alpenschutzartikel der Fall ist.

Für den Graubündnerischen Baumeisterverband bietet die vorgeschlagene Lösung eines Sanierungstunnels in der Gesamtabwägung am meisten Vorteile und verdient deshalb am 28. Februar 2016 die Unterstützung der Stimmbevölkerung.

## Kontakt:



Graubündnerischer Baumeisterverband

Markus Derungs

Präsident

Ortolfstrasse 3

7277 Davos Glaris

Telefon: 081 420 30 40

Mobile: 079 611 15 01

Mail: m.derungs@derungsbau.ch

Andreas Felix

Geschäftsführer

Comercialstrasse 20

7002 Chur

Telefon: 081 257 08 08

Mobile: 079 445 50 71

Mail: andreas.felix@gbv.ch

